

RÉPONSE DU COMITÉ EXÉCUTIF AU RAPPORT DE LA COMMISSION PERMANENTE SUR L'INSPECTEUR GÉNÉRAL SUR LA SUSPENSION PAR L'INSPECTEUR GÉNÉRAL DU CONTRAT POUR LES TRAVAUX DE PLANAGE DE RUE, LA POSE D'ENROBÉ BITUMINEUX ET LA RECONSTRUCTION DE BORDURES ET DE TROTTOIRS (PCPR), DANS LES ARRONDISSEMENTS DE MONTRÉAL-NORD ET D'ANJOU (APPEL D'OFFRES 320201)

Mise en contexte

Le 1^{er} octobre 2015, la Commission permanente sur l'inspecteur général a tenu une séance de travail pour étudier le rapport faisant état de la suspension du contrat pour les travaux de planage de rue, la pose d'enrobé bitumineux et la reconstruction de bordures et de trottoirs (PCPR), dans les arrondissements de Montréal-Nord et d'Anjou (appel d'offres 320201). Cette suspension a été décrétée par l'inspecteur général en vertu de l'article 57.1.10 de la *Charte de la Ville de Montréal*.

La Commission a formulé quatre recommandations. Dans ce qui suit, le comité exécutif apporte une réponse à chacune des recommandations émises par la Commission.

Il est important de rappeler que les commentaires de la Direction des infrastructures et la réponse au rapport du Bureau de l'inspecteur général de la firme SNC-Lavalin n'ont pas été présentés à la Commission.

La suspension du contrat

R-1

Que le conseil municipal suspende, pour les chantiers présentement en cours, l'entente-cadre conclue avec SNC-Lavalin pour la gestion et la surveillance des travaux pour le PCPR du Service des infrastructures, de la voirie et des transports (SIVT)

Réponse à R-1

Le programme de PCPR achève sa première année de réalisation et les travaux pouvant être réalisés cette année sont terminés.

Comme spécifié à la note signée par Mme Chantal Aylwin datée du 1^{er} octobre, les réponses fournies par SNC-Lavalin quant à leur démarche et leur gestion des travaux sont à notre avis suffisantes pour ainsi donner l'assurance à la Ville que les conditions sont en place afin d'assurer la bonne exécution des travaux, et nous ne voyons pas la nécessité de suspendre le contrat de la firme. La note de Mme Aylwin, de même que la réponse de SNC-Lavalin, sont jointes en annexe au présent document. Elles ont toutes deux été transmises au BIG le 1^{er} octobre dernier.

R-1

et Que le SIVT ait recours à des ressources internes pour assurer la gestion et la surveillance des travaux du PCPR présentement en cours.

Réponse à R-1

Le réseau routier de la Ville de Montréal montre un important déficit au niveau des chaussées. La présence de défauts de surface et plus particulièrement la prolifération des nids-de-poule en période hivernale constituent une source d'irritation constante des usagers de la route. Afin de renverser la tendance, des investissements accrus sont dédiés ces dernières années à la remise à niveau des infrastructures routières. La

réalisation de ce programme PCPR est donc essentielle afin d'améliorer le bilan des chaussées. À cet égard, le Plan d'intervention 2011-2015 évalue à quelque 150 kilomètres la longueur de chaussées devant faire l'objet d'une remise à niveau du revêtement et ce, par année. De nouvelles auscultations complétées en 2015 et en voie de compilation nous permettront de mettre à jour ce portrait. Par la suite, ce portrait sera mis à jour tous les deux ans et ceci en partie suite à l'achat d'équipement d'auscultation par la Ville.

Déjà fort d'un carnet de commandes de plus de 250 millions de dollars par année de travaux à concevoir et à réaliser, la Direction des infrastructures du SIVT se doit d'ajuster son modèle d'affaires afin de répondre au besoin grandissant d'investissements dans les infrastructures de la Ville de Montréal, et de pouvoir réaliser sa mission en réalisant les travaux des programmes et des projets qui lui sont confiés, tout en respectant le plan de main-d'œuvre quinquennal de la Ville de Montréal. Cette augmentation substantielle de travaux à réaliser (plus de 30 % /an en 2014 comme en 2015) doit se faire en assurant l'utilisation de ressources externes, ce qui implique invariablement le déploiement des encadrements adéquats. De plus, les travaux du PCPR ne peuvent être réalisés que sur une période relativement courte, soit environ 6 mois par année. Le recours à des services externes pour réaliser les activités de surveillance des travaux est donc requis afin de gérer cette fluctuation en termes de besoins durant l'année.

Ce mode de gestion privilégié permet de réaliser les mandats qui ne requièrent pas d'intégrations majeures entre les différents propriétaires d'actifs, dont la complexité technique est limitée et dont l'impact citoyen est faible. De plus, ces travaux peuvent être audités adéquatement par les ressources internes. L'impartition de la surveillance à des firmes externes avec un encadrement technique et administratif est pertinent pour le type de travaux simples en comparaison avec d'autres travaux plus complexes, notamment considérant leurs impacts pour le citoyen. Justement, à titre d'exemples, le PCPR, la réalisation de certaines pistes cyclables, les programmes de réparations de fissures ou de réparations mineures de structures peuvent bénéficier de ce mode de gestion. Ce type de gestion pourrait donc être prévu pour d'autres types de contrats permettant à la Ville de Montréal d'augmenter de façon significative ses investissements, et par le fait même la capacité de réalisation du SIVT en vue du renouvellement de ses actifs à un rythme suffisant afin d'atteindre les objectifs visés par l'administration municipale.

Il faut souligner que la première année de réalisation a toutefois démontré que le niveau d'encadrement des firmes est à bonifier, de même que la fréquence des audits techniques et administratifs réalisés sur ce type de contrat. À cet effet, il est opportun de prévoir 3 postes affectés à l'encadrement des services professionnels et d'assurer une présence accrue sur les chantiers. Le SIVT y affectera les ressources requises en surveillance.

R-2

Que l'administration envisage tout recours contre Demix Construction et SNC-Lavalin pour le chantier des travaux de planage de rue, la pose d'enrobé bitumineux et la reconstruction de bordures et de trottoirs sur la rue Monselet, pour les travaux déjà exécutés en contravention au devis technique.

Réponse à R-2

Le BIG a levé sa suspension le 13 octobre dernier, considérant que SNC-Lavalin et Demix ont répondu aux exigences émises lors de la suspension du contrat. À la lumière des explications fournies dans le rapport de SNC-Lavalin concernant les travaux de la rue Monselet et l'analyse réalisée par l'équipe de la Direction des infrastructures, nous croyons qu'il n'est pas actuellement requis d'envisager des recours contre SNC-Lavalin et/ou Demix.

R-3

Que l'administration mandate le SIVT pour qu'il revoie ses pratiques internes en ce qui a trait à la gestion, la planification, l'exécution et la surveillance des travaux de PCPR, identifie les améliorations possibles au processus et les mette en œuvre.

Réponse à R-3

Le SIVT a entamé des démarches avec ses différents mandataires externes et ses équipes internes afin de faire un bilan de cette première année de réalisation, notamment les corrections aux problématiques rencontrées mais également les avantages apportés par la mise en œuvre de ce programme.

Il est important de noter que le mode de gestion et de réalisation de ce programme qui se veut imparti à des ressources presque exclusivement externes, est nouveau à la Ville de Montréal.

La Direction des infrastructures a planifié et réalisé tout au long du programme 2015 des rencontres techniques et administratives avec les consultants et les équipes internes afin d'assurer le bon déroulement des travaux et d'améliorer ses pratiques d'affaires.

De ce fait, un programme d'audits visant l'encadrement et l'amélioration de nos pratiques a été mis en place.

Un ajustement interne a déjà été mis de l'avant afin d'optimiser l'encadrement des ressources externes qui réalisent ce programme et des réunions d'ordre technique sont en cours et à venir, afin d'améliorer les encadrements pouvant être incorporés aux devis techniques de la Ville.

Cette première année de réalisation d'un programme imparti à des mandataires externes démontre l'apport indéniable de ces ressources externes dans l'atteinte des objectifs de l'Administration tout en ouvrant la porte à une augmentation de la capacité de réalisation de la Ville. Le SIVT, par le biais de la Direction des infrastructures et de ses divisions en grands projets, continuera ses démarches visant l'amélioration continue de ces pratiques.

R-4

Que l'administration mette sur pied un programme de suivi, à moyen et long termes, de l'état des chaussées traitées dans le cadre du PCPR pour mesurer l'efficacité réelle du programme et son impact sur la durée de vie des chaussées.

Réponse à R-4

La mise en place d'un programme de maintien des chaussées s'inscrit dans le cadre d'une stratégie globale d'intervention dont le but est d'assurer la pérennité du réseau routier d'une part et d'autre part, de maximiser la proportion du réseau routier offrant un niveau de service satisfaisant pour les usagers. Les activités de maintien que l'on y retrouve (entretien préventif, entretien correctif, réhabilitation et reconstruction) se positionnent, en fonction du cycle de vie complet d'une chaussée, à l'intérieur d'une fenêtre d'opportunité spécifique. Ces diverses activités, lorsque réalisées au moment opportun, permettent de prolonger la durée de vie utile de la chaussée et ainsi d'optimiser le rendement des investissements consentis dans la remise à niveau des infrastructures routières. La pertinence d'une telle stratégie se démontre aisément par une analyse économique simple qui démontre que le cumul de plusieurs interventions mineures offre une meilleure longévité à un coût moindre tout en maintenant un niveau de service plus élevé.

Une des activités privilégiées à la Ville de Montréal, dans le cadre de son programme de conservation des chaussées, est la technique de planage-revêtement qui consiste à enlever une certaine épaisseur du revêtement bitumineux existant et de mettre en place une nouvelle couche d'enrobés sur l'ensemble de la surface du tronçon. La durée de vie d'une telle activité se limite généralement à une dizaine d'années compte tenu que la source de la dégradation du revêtement existant n'est pas nécessairement éliminée, notamment lorsqu'elle se situe au niveau de la fondation. En contrepartie, la technique de planage-revêtement offre l'avantage de nécessiter un investissement beaucoup moins important comparativement à celui d'une reconstruction et de se réaliser à l'intérieur d'un délai très court minimisant du même coup l'impact aux résidents du secteur et usagers du réseau routier.

La performance de cette activité est tributaire de certains facteurs dont le niveau de dégradations du revêtement existant, des caractéristiques structurales de la fondation et de la sollicitation de l'infrastructure dans son ensemble par l'intensité de la circulation et les conditions climatiques. La situation particulière de la Ville de Montréal qui comporte une grande proportion de chaussées mixtes, c'est-à-dire constituées d'une dalle de béton en fondation et revêtues d'un enrobé bitumineux, rend la question de la performance attendue d'une activité de planage-revêtement plus incertaine considérant entre autres, l'âge avancé des dalles de béton de façon générale à la Ville de Montréal et les nombreuses interventions réalisées au cours des ans au niveau des infrastructures souterraines, dont la restauration des tranchées n'est pas toujours effectuée dans des conditions optimales. Il est évident que peu importe l'ampleur des réparations effectuées à la fondation, la fissuration existante se refléchira en surface à court terme soit suivant une période de 6 mois à 2 ans. Cependant, il est réaliste d'anticiper que dans l'ensemble du programme de planage-revêtement, plus de 80 % des interventions réalisées atteindront à terme, la durée de vie visée soit une dizaine d'années. Il existera fort probablement des cas où la performance sera moindre que

prévu ou bien que malgré la consultation des informations disponibles relativement à la condition des conduites souterraines, la réalisation de coupes et tranchées nécessaires pour la réparation de bris, affectera le comportement de la chaussée dans le temps.

En ce sens, le programme d'auscultation actuel permet de dresser un portrait adéquat de l'état de l'actif et de juger de l'efficacité des interventions passées.

Dans ce contexte, la mise en place d'un programme de suivi spécifique au PCPR à moyen et long terme, n'est pas jugée nécessaire.

En conclusion

Le comité exécutif remercie les membres de la Commission permanente sur l'inspecteur général pour la qualité du rapport produit ainsi que pour la pertinence des recommandations découlant de leurs travaux.

p. j. Note - Direction des infrastructures (incluant réponse SNC-Lavalin)